

Nouvelle approche des bilans environnementaux des lignes à grande vitesse (LGV)

Guy CLAVERIE, Responsable du Département - Environnement & Développement durable, INEXIA
(France)

Le contexte réglementaire

En France, la réalisation du bilan environnemental des lignes ferroviaires à grande vitesse fait partie des obligations réglementaires du maître d'ouvrage. La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI du 30 décembre 1982) impose la réalisation d'un bilan économique, social et environnemental pour les grands projets d'infrastructure. La circulaire Bianco du 15 décembre 1992 apporte des précisions sur les délais de mise en œuvre et la publication du document.

Un premier bilan, dit intermédiaire, réalisé un an après la mise en service dresse un bilan du chantier et de ses impacts. Le second produit entre 3 à 5 ans après la mise en service constitue le bilan final du projet.

La réalisation de ce bilan est de l'entière responsabilité du maître d'ouvrage et a pour objectifs de :

- Mesurer les impacts réels du projet sur l'environnement
- Contrôler le respect des engagements
- Effectuer d'éventuelles mesures de rattrapage (en cas d'oubli) ou correctives (si inefficaces)
- Mettre en place un retour d'expérience pour les futurs projets
- Informer le public.

Le retour d'expérience des bilans des lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV), et de certaines autoroutes, montre des déficiences dans les méthodologies actuelles.

La démarche LGV Rhin-Rhône

Le groupe environnement (devenu aujourd'hui INEXIA) du centre ingénierie Méditerranée de la SNCF a mené des réflexions sur ce sujet et proposé des adaptations à différentes étapes de la démarche et de la vie du projet.

Son approche s'est appuyée sur les recommandations des services de l'État à propos du contenu du bilan, des méthodes d'étude, de la concertation, de sa validation, puis de sa publicité. Le premier constat est l'absence d'un canevas commun aux bilans définis en concertation avec l'État dont l'étendue doit demeurer proportionnelle aux enjeux, en particulier pour les différents suivis des impacts à long terme.

Aussi, la nouvelle démarche appliquée sur la LGV Rhin-Rhône s'est appuyée sur un retour d'expérience des bilans réalisés sur des autoroutes et en cours sur des LGV, de leur organisation, des méthodologies utilisées et des avis des services de l'État sur leur réalisation. Le second constat a été sur les difficultés de recherche dans les documents archivés. L'organisation de « la mémoire de l'infrastructure » constitue le support essentiel d'un bon bilan avec l'archivage fonctionnel de tous les documents environnementaux, de la conception du projet à son exploitation, en passant bien entendu par sa construction. Des outils informatiques spécifiques doivent permettre la recherche des informations pendant de nombreuses années sans difficultés et assurer la traçabilité des décisions.

La démarche amorcée sur la LGV Rhin-Rhône innove ici par la définition et la mise au point du bilan en amont par un groupe de pilotage avant la validation de son contenu par les services de l'État. Ce groupe s'appuyant sur un pré-diagnostic et des propositions élaborés par INEXIA, se réunit périodiquement et discute sur les méthodologies et contenus du bilan dans un souci d'efficacité. Ces réflexions conduiront à la définition du cahier des charges du bilan qui s'articule sur un canevas commun en cinq parties. Celui-ci débute par un **historique** réglementaire et environnemental du projet qui facilitera la compréhension des obligations du maître d'ouvrage en fonction du contexte législatif de l'époque.

Il se poursuit par un **état environnemental avant travaux** qui permet d'actualiser les données initiales des dossiers précédents et d'analyser l'évolution de la situation dans le temps. Le **respect des engagements** constitue le troisième chapitre, avec pour objectifs le contrôle de leur mise en œuvre effective et la justification des écarts éventuels. Par exemple, est-ce que le mur acoustique prévu devant tel village a bien été réalisé ? Non, car un modelé paysager et acoustique a été privilégié pour une meilleure insertion dans le site.

La quatrième partie traite de la **prise en compte de l'environnement lors de la construction** : description de l'aménagement achevé et conditions de réalisation des travaux.

La dernière partie traite du **suivi des mesures d'insertion environnementale** et dresse le **bilan global** du projet. Il détaille et explicite le choix des thèmes et des sites suivis et mesure l'efficacité des moyens mis en œuvre dans la conception et la réalisation de l'infrastructure pour préserver l'environnement. Il propose des mesures correctives si besoin et tire un enseignement pour les futurs projets. Les suivis environnementaux constituent un chapitre important de ce document. Ils concernent l'étude de l'impact du projet sur certaines thématiques (milieu humain, milieu physique, milieu animal et milieu végétal) sur plusieurs années et permettent d'analyser notamment le retour du milieu naturel dans un site bouleversé par l'infrastructure. Ces suivis sont souvent combinés sur les mêmes sites afin d'avoir une vision la plus complète possible de l'évolution des biotopes. Citons par exemple, le suivi de la flore sur le talus ou les sites de compensation avec celui de la faune, des insectes aux mammifères en liaison avec l'évolution du milieu hydrique.

Le groupe de pilotage a apporté toute son expérience sur le choix des thématiques des suivis et des sites. Ce choix s'appuie sur les obligations réglementaires éventuelles, les retours d'expériences et sur la présence de données initiales exploitables dans le cas de notre LGV.

La diversité de ses membres, représentants locaux ou nationaux de l'État, associations de protection de l'environnement, universitaires a offert l'opportunité d'échanges fructueux conciliant impératifs techniques, environnementaux et financiers.

La validation officielle du contenu et des méthodologies du bilan par les services de l'État constitue l'étape suivante du processus. Alors, le cahier des charges sera finalisé et la mise en œuvre effective pourra débuter.

Cette approche, qui se veut consensuelle, offre la garantie d'une meilleure efficacité technique, scientifique et économique. Elle doit se doubler d'un volet communication destiné à présenter au public les choix, les méthodologies et bien sûr, les résultats des suivis et observations. Internet, des publications périodiques, des feuilles d'informations seront utilisés pour une large diffusion au public.

Anticipation, concertation, communication sont les éléments clés à combiner pour préparer un « bon » bilan environnemental s'appuyant sur un savoir-faire scientifique et technique lié à l'expérience des intervenants.